KORESPONDENCYA POLSKIEGO TOWARZYSTWA HANDLOWEGO

Nr. 15. | Warszawa-Kraków, dnia 1 września 1919. | Rok. III.

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca. Prenumerata wynosi: Rocznie 24 K. — 12 Mk. Półrocznie 12 K. — 6 Mk. Kwartalnie 6 K. — 3 Mk. Cena numeru 1 K. — 50 f.
Ogłoszenia w cenie 3 K. — 2 Mk. za wiersz petitowy przyjmuje: Administracya Korespondencyi P. T. H. w Krakowie ul. Sławkowska l. 1 od 10 do 1 przedpołudniem każdego dnia prócz niedziel i świąt. Generalne zastępstwo Korespondencyi P. T. H. w Warszawie Krakowskie Przedmieście l. 9.

Redakcya i administr.: POLSKIE TOWARZYSTWO HANDLOWE, KRAKÓW, SŁAWKOWSKA 1.

Stosunki handlowe Polski z Holandyą.

Holandya, kraj mały co do powierzchni i liczby mieszkańców, jest wielką potęgą z powodu zasobności w kapitał i posiadania bardzo bogatych kolonii (Indyi holenderskich).

Ekonomiści obliczają, że kapitał holenderski zwiększył się podczas wojny o 2—3 miliardów guldenów i to już po obliczeniu strat poniesionych na walorach rosyjskich.

Handel holenderski, zawsze bardzo rozwinięty, nabiera obecnie jeszcze większego znaczenia wobec duże floty handlowej, którą kraj ten posiada.

Wprawdzie znaczna część floty została zarekwirowana przez aliantów, jednakowoż nie uległa zniszczeniu i ma być wkrótce w całości zwrócona.

Handel holenderski opiera się przedewszystkiem na imporcie artykułów, kolonjalnych i surowców z Indyi holenderskich i na eksporcie tychże po przesortowaniu lub przeróbce.

Do Polski przedostawały się przed wojną artykuły kolonialne z Holandyi przeważnie za pośrednictwem Niemiec

Przemysł holenderski oprócz przeróbki surowców z kolonii, rozwinięty jest w dziedzinie przemysłu włóknistego, konfekcyi, warsztatów okrętowych i t. p. Hodowla bydła dostarcza znakomitego bydła zarodowego rasy holenderskiej i fryzyjskiej, a przemysł rolny serów i kondensowanego mleka. Ogrodnictwo produkuje cebulki kwiatowe, nasiona i jarzyny w ogromnych ilościach. Wkońcu nadmienić należy rybołostwo, które dostarcza śledzi.

Największe znaczenie dla handlu z Polską mają na razie następujące towary, których Holandya dostarczyć może:

Cukier (trzcinowy), tytoń i przetwory tytoniowe t. j. papierosy i cygara.

Ryż, kakao w ziarnach i mielone. masło kakaowe, czekolada, herbata. kawa z Indyi holenderskich i brazylijska, korzenie wszelkiego rodzaju. oleje roślinne dla wyrobu margaryny i mydła jak olej kokosowy, sezamowy, bawełniany i t. p.

Mydło, margaryna roślinna, tapioka. Chinina, co do której Indye holenderskie mają faktyczny monopol.

Kauczuk i Cyna z Indyi holenderskich, żywice do wyrobów lakierów, nasiona, śledzie sery i mleko kondensowane.

Z wyrobów przemysłowych Holandya może dostarczyć następujących artykułów:

Materyały wełniane i bawełniane (fabrykaty, półfabrykaty i odpadki bawełniane, wełniane i sutawe), karton słomiany, wyroby ceramiczne, wyroby gumowe, gumy automobilowe, rowery. Konfekcya gotowa męska i żeńska i bielizna. obuwie, skóry, żarówki elektryczne, statki rzeczne i morskie t. j. parowe. szkuty, holowniki i łodzie motorowe, dragi i bagry, kafary, żórawie i wszelkie urządzenia portowe i instalacye maszynowe.

Natomiast mogłaby Holandya importować z Polski: Drzewo wszelkiego rodzaju, w klocach i tarte dla celów budowlanych, na progi kolejowe, pale budowlane i portowe, deski wszelkiego rodzaju i t. p. Naftę i wszelkie przetwory z nafty (konkurencya amerykańska), oleje i smary mineralne i t. p. Cement, węgle, len, konopie, sole potasowe, nasiona buraczane.

Sfery kupieckie i rządowe polskie interesowały się dotychczas kawą i herbatą, cukrem, śledziami, tytoniem i papierosami, pasami do maszyn, materyałami bawełnianymi i wełnianymi i olejami roślinnemi. Ze względu na trudności finansowe i transportowe doszły do skutku tylko małe transakcye między kupcami polskimi i holenderskimi, natomiast Ministeryum Aprowizacyi nabyło za pośrednictwem Przedstawicielstwa Polskiego w Hadze wprost od rządu holenderskiego odzieży i materyałów włóknistych za sumę około 15 milionów guldenów, a Dyrekcya Monopolu tytoniowego nabyła od Polsko-Holenderskiego Syndykatu Handlowego, stworzonego również na inicyatywę Przedstawicielstwa pewną ilość tytoniu i 100 milionów papierosów.

Pomimo zainteresowania się obustronnego rozwój stosunków handlowych polsko-holenderskich napotyka na ogromne przeszkody ze względu na trudności transportowe i finansowe. Transport drogą lądową przez Niemcy jest na razie niemożliwy ze względów politycznych a drogą okrężną przez prowincye niemieckie okupowane, Szwajcaryę, Austryę i Czechy jest również niemożliwy ze względu na brak wagonów i wysokie koszta. Transport przez Gdańsk także bardzo jest utrudniony ze względu na przeszkody czynione przez Niemcy.

Przedstawicielstwo stwierdziło, że rząd niemiecki żądał od firm holenderskich za transport z Gdańska do Polski okupu w formie złożenia depozytów bezprocentowych w guldenach holenderskich w Reichsbank berlińskim.

Brak waluty polskiej bardzo utrudnia kupcom kalkulacye ceny towaru, gdyż marki niemieckie ulegają wielkiej fluktuacyi kursu, a kupcy polscy walutą zagraniczną nie rozporządzają, przytem brak znajomości stosunków polskich wstrzymuje banki holenderskie od eskontowania weksli lub udzielania kredytów na podstawie depozytów w walorach polskich. Pod tym względem wejście w bliższe stosunki i ścisłe kooperacye banków polskich z bankami holenderskimi jest koniecznem i tem więcej na czasie, ponieważ Bank państwowy holenderski. który dotychczas odmawiał reeskontowania weksli, pochodzących z interesów z Polską, obecnie zajmuje stanowisko więcej przychylne. Wskutek propagandy żydowsko — niemieckiej istnieje jeszcze w Holandyi pewien brak zaufania do stosunków politycznych i ekonomicznych w Polsce. który jednak powoli zanika.

Wartość Górnego Śląska według obliczeń niemieckich.

Górny Śląsk rozporządzając na swej wąskiej przestrzeni różnorodną ilością skarbów ziemnych, zajmuje odnośnie do tychże niezaprzeczenie pierwsze miejsce, nietylko w Niemczech, ale i w całej Europie.

Posiadając znakomity węgiel, cynk, ołów, jak również godne zaznaczenia bogactwo wapna, staje się naturalną składnicą, zaopatrującą niemiecki wschód, jest podstawą przemysłu kraju położonego po prawej stronie Odry. Grubość pokładów węglowych dochodzi do 12 metrów, kopalnie w ilości 63 są w posiadaniu 23 towarzystw. Produkcja, wzrastająca stopniowo od 6,53 miljonów ton, dobiegła ostatnio 43,3 milj. ton.

Węglem Górnego Śląska zaopatrywana jest wschodnia część Niemiec, jak również Berlin, pozatem pewna ilość wywożoną jest do Austrji, Węgier i Polski. Wywóz za granicę musi być utrzymywany ze względu na walutę.

Bogactwo węgla jest tak wielkie, iż przy dzisiejszej eksploatacji starczyć może na lat 1200. Otrzymywany koks i produkty uboczne jak eter, amoniak, benzol, stanowią rocznie wartość pieniężną około 100 miljonów marek. Koks, poza okręgami hutniczemi, fabrykami cukru, gospodarstwami rolnemi. kuźniami, posiada wielki zbyt za granicą.

Przemysł żelazny G. Śląska obejmuje wszystkie gałęzie przeróbki żelaza i stali. wartość pieniężna produkcji surowca wynosi około 106 miljonów mk. rocznie. Surowce przerabiane są w odlewniach i stalowniach. wydoskonalenie których dosięgło zdumiewających rezultatów, przynosząc nieocenione usługi państwu niemieckiemu podczas wojny; to też Górny Śląsk jest ważną i niezbędną częścią niemieckich fabryk broni.

Również poważne miejsce zajmuje przemysł cynkowy i ołowiany wraz z ubocznymi produktami, jak kwas siarczany, którego wartość roczna wynosi 11 miljonów mk. Przeróbka cynku, używanie jej zastępcze, w ostatnich latach osiągnęło poważne rezultaty szczególniej w elektrotechnice. Wartość produkcji cynku i ołowiu w ostatnim roku wynosiła 56 miljonów mk. Srebra zaś przeszło 21 miljonów mk.

Pod względem przemysłu wapjennego G. Śląsk nie pozostał w tyle: Jedna z pierwszych fabryk niemieckich cementu, powstała na G. Śląsku w r. 1857; dzisiaj przemysł cementowy na G. Śląsku wytwarza 7 miljonów beczek rocznie.

Wartość wytwórczości 30 zakładów wapiennych na G. Śląsku wynosi 10 miljonów marek rocznie.

Huty szkła i porcelany rozwijają się również pomyślnie.

Leśnictwo G. Śląska jest podstawą olbrzymiego przemysłu drzewnego, a więc tartaki, wyrób mebli, celuloza, papier, tektura zwykła i smołowcowa. Na szczególną uwagę zasługuje wytwórczość celulozy i papieru, na podstawie której w ostatnich czasach rozwinęły się przędzalnie papieru i wyrób materjałów wybuchowych.

Lasy G. Śląska dostarczają niezbędnego budulca kopalniom.

O gospodarstwach rolnych należy zaznaczyć, iż. pomimo gleby częściowo zupełnie nieurodzajnej, w ostatniem dziesięcioleciu rozwijają się znakomicie, ziemia uprawiana maszynami i zasilana nawozem sztucznym, którego zastosowanie jest powszechne.

Z 49 śląskich fabryk cukru surowego 11 przypada na Śląsk Górny. Browarów w okręgu Opolskim znajduje się przeszło 100, które rocznie wytwarzają około miljona hektolitrów piwa. Produkcja gorzelni opartą jest w większej mierze na przetworze kartofli.

Przemysł górnośląski w posiadaniu pruskiej magnateryi.

Górny Śląsk od dawna jest przeważnie w posiadaniu magnatów niemieckich, książąt i wielkich spółek przemysłowych. Za pomocą tych możnych właścicieli całego przemysłu górnośląskiego, rozwijającego się, coraz świetniej, dzięki pracy robotnika polskiego, rząd niemiecki usiłował zgermanizować Górny Śląsk, usiłował zamienić go na kuźnię pieniędzy dla swych rządowych kas. Z tego powodu polskiego przemysłowca prześladował drakońskiemi prawami policyjnemi, nie pozwalał mu budować nawet drewnianego komina. Z czasem każdy posiadacz kopalni huty stał się dyktatorem dla swych pracobiorców. Napychał sobie kieszenie pieniędzmi, gromadził niezliczone majątki, wzbogacał nie polski lud. lecz tych tyranów, którzy sprzysięgli się na jego zgubę. Robotnik polski musiał za parę fenigów pracować ciężko, musiał znosić lekceważenie i ubliżające się z nim obchodzenie, musiał cierpieć za swą polskość na każdym kroku. Rodzina pogrążona w nędzy mieszkała w jednej izbie, i zamiast osławionej i okrzyczanej opieki robotniczej w Prusach, za błahy powód wyrzucano robotnika z pracy na bruk z całą rodziną. Żeby uprzytomnić sobie choć w przybliżeniu siłę, jaką posiadała magnaterya na G. Śląsku, warto przytoczyć, wyjątek z dzieła napisanego przez Dr. I. B. Marchlewskiego p. t. „Stosunki społeczno-ekonomiczne pod panowaniem pruskiem". Dr. I. B. Marchlewski pisze między innemi, że nigdzie nie powstała tak potężna magnaterya przemysłowa i nigdzie niema takiego jaskrawego przeciwieństwa, miejscowości nawskróś przemysłowych z bezpośrednio sąsiadującymi obszarami czysto rolniczymi, jak na Górnym Śląsku. To też Górny Śląsk nie ma ani jednego miasta wielkiego, ani jednego siedliska kultury, jakimi na zachodzie są n. p. Dortmund, Düsseldorf. Kolonia, Liege. Birmingham, Manchester, i tuż gdzie giną z oka kominy fabryczne, poczynają się rozłogi wielkich magnackich posiadłości.

A wszystko jest w rękach junkrów pruskich, dlatego też oni z taką zaciekłością bronią Górnego Śląska dla siebie. I tak:

Rodzina hr. Ballestrem posiada: 5 kopalń węgla, 11 kopalń żelaza, 7 kopalń rudy cynkowej, 6 hut cynkowych, 2 fabryki kwasu siarczanego, 6 cegielni, fabrykę celulozy i tartak. Książę Pless posiada: 5 kopalń węgla, i t. d., Książę Hohenlohe Oehringen posiada: 6 kopalń węgla, 6 kopalń rudy cynkowej, 3 zakłady hutnicze i t. d. Oprócz tego ci magnaci są posiadaczami latifundjów rozległych, niektórzy z nich posiadają kopalnie i huty w Królestwie i na Śląsku austrjackim, prócz tego są oni głównymi akcjonarjuszami górnośląskich towarzystw akcyjnych. n. p. Donnersmarckthütte (kap. zakł. 10 mil.), katowickich tow. przedsiębiorstw górniczo-hutniczych (kap. zakł. 22 mil. m.), górnośląskich tow. przedsiębiorstw przemysłu żelaznego (kap. zakł. 25 mil.) — posiada ono zakłady fabryczne w Częstochowie, Warszawie, Jekaterynosławiu, Saratowie, (nad Wołgą), kopalnie miedzi nad Renem, kopalnię żelaza na Węgrzech, tow. akc. Huta-Laura (kap. zakł. 27 mil. m.), i t. d.

Obsługa finansowa tych wszystkich towarzystw i przedsiębiorstw spoczywa w rękach: Blechröder'ów, Dresdner Bank'u i t. d. Siedzibą zaś przedsiębiorców są miasta niemieckie, przeważnie Berlin.

Z przyłączeniem Górnego Śląska do Polski centrale wszystkich towarzystw zostaną przeniesione do miast w obrębie Państwa Polskiego, natomiast obsługa finansowa dostanie się do rąk polskich instytucji finansowych.

Z powyższych wywodów Dr. I. B. Marchlewskiego przekonywujemy się, jak długo tuczyli się magnaci niemieccy z polskiej pracy, z polskiej krwi, na polskiej ziemi. Poznajemy w zupełności, dlaczego Niemcom tak drogi jest Górny Śląsk, dlaczego nie mogą nawet myśleć o jego utracie.

W.

Fabryka maszyn i narzędzi roln. „Lemiesz" sp. akc. w Krakowie.

Dnia 11 sierpnia 1919 odbyło się w lokalu Polskiego Towarzystwa Handlowego w Krakowie Walne Zgromadzenie konstytuujące akcjonarjuszy spółki akc. p. f. „Lemiesz". Poprzedziło je sprawozdanie Komitetu Założycieli, które złożył imieniem Komitetu Dyr. Polskiego Tow. Handlowego Dr. Tadeusz Bednarski, zaznaczając, że winę późnego zwołania zebrania złożyć należy na obecne stosunki: mianowicie koncesya z Ministerstwa przemysłu i handlu nadeszła, mimo starań, dopiero z początkiem sierpnia. Komitet Założycieli uruchomił już jednak fabrykę maszyn i narzędzi rolniczych, która jest w ruchu

od 15. lipca b. r. i wyrabia dziennie 100 agrenatów pługów i bron.

Szczegóły sprawozdania Komitetu Założycieli są następujące: Komitet nabył na własność dawną fabrykę firmy L. Zieleniewski przy ul. Krowoderskiej w Krakowie, wraz z przynależnym gruntem i zakupił maszyny do wyrobu pługów, które wskutek nadzwyczajnych trudności transportowych dopiero w maju b. r. nadeszły do Krakowa. Drugiem trudnem zadaniem Komietu było pozyskanie kierownika fabryki; po daremnych poszukiwaniach w kraju i za granicą udało się skłonić firmę L. Zieleniewski do odstąpienia jednego z najtęższych swych pracowników w osobie p. inż. Dyducha. Również strona finansowa przedsiębiorstwa przedstawia się nadzwyczaj korzystnie. Cały kapitał akcyjny został pokryty nie tylko w zupełności, lecz nawet z ogromną nadwyżką, został przesubskrybowany, a ponadto uzyskano od b. Centrali odbudowy kredyt w wysokości 600 tys. koron na warunkach bardzo korzystnych. Obecnie po uruchomieniu fabryki i po pokryciu wszelkich kosztów, pozostaje w kasie 900 tys. koron na kapitał obrotowy. W końcu swego przemówienia poświęcił Dyr. Bednarski wspomnienie żałobne ś. p. Dyr. Edmundowi Zieleniewskiemu, b. posłowi do Rady państwa, który w znacznej mierze przyczynił się do założenia fabryki; w szczególności jego staraniem uzyskano wydatną pomoc od b. rządu.

Prof. dr. Benis stwierdza, że Komisya rewizyjna znalazła zarówno stan fabryki, jak i ksiąg w najzupełniejszym porządku. Dyr. Filippi wnosi o przyjęcie do wiadomości sprawozdania Komitetu Założycieli oraz wyrażenie temuż Komitetowi gorącego podziękowania, że mimo tylu i tak wielkich trudności doprowadził do skutku ważne zadanie uruchomienia fabryki. Wniosek przyjęto.

Następnie odbyło się Walne Zgromadzenie Konstytujące spółki akcyjnej pod firmą „Lemiesz, spółka akcyjna w Krakowie". Na wniosek Dyr. Filippiego przewodniczącym obrano p. Dyr. Dra Tadeusza Bednarskiego, skrutatorami pp. Adolfa Ponińskiego i Edmunda Zieleniewskiego. Przewodniczący Dyr. Dr Bednarski, stwierdziwszy prawomocność Zgromadzenia, zaznacza, że kapitał akcyjny Spółki w kwocie 2 miljony koron, podzielony na 2000 sztuk akcji po K. 1000 im. wartości został w całości wpłacony.

Następnie przystąpiono do pierwszego punktu porządku dziennego, t. j. założenie Spółki i ostateczne ustalenie statutu Spółki. Prof. dr. Benis zawiadamia, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu reskryptem z d. 29. lipca 1919 zatwierdziło statut spółki akc. p. f. „Lemiesz, spółka akcyjna w Krakowie", wprowadzając kilka poprawek stylowych do przedłożonego projektu statutu. O wiele ważniejszą zmianą jest podniesienie przez Ministerstwo wartości nominalnej akcji z 200 K. na 1000 K. Równocześnie jednak pozostawiło Ministerstwo bez zmiany paragraf statutu, orzekający, że prawo głosu mają tylko posiadacze 25 sztuk akcji (a więc ci, którzy subskrybowali 25 tys. K a nie 5 tys., jak było pierwotnie). Na razie Zgromadzenie musi się zastosować do tej zmiany, w najbliższym zaś czasie zostanie zwołane Nadzwyczajne walne zgromadzenie w celu uchwalenia prawa głosu dla właścicieli 5 sztuk akcyi.

Na wniosek przewodniczącego Dyr. dra Bednarskiego zgromadzenie uchwaliło jednomyślnie założenie Spółki akcyjnej „Lemiesz" oraz przyjęcie statutu w brzmieniu zatwierdzonem przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Następnie przystąpiono do wyboru Rady Nadzorczej. Na wniosek dyr. Filippiego przeszła przez aklamacyę lista kandydatów, proponowana przez Komitet założycieli, a mianowicie wybrano członkami Rady Nadzorczej pp. Dyr. Jana Armółowicza, Dyr. dra Tadeusza Bednarskiego, prof. dra Artura Benisa, dyr. Józefa Chudobę, Maryana Czecza, dyr. Tadeusza Filippiego, Adolfa Ponińskiego, Michała Staronia i dra Kazimierza Rakowicza. Rewizorami zostali pp. Teofil Przybylski, Stanisław Zaleski, zastępcami Władysław Bartel i Teodor Kotowicz.

Następnie w myśl statutu wybrano dziennik „Głos Narodu" w Krakowie, jako organ, w którym, obok urzędowego „Monitora Polskiego" ogłaszać się będzie komunikaty Spółki. Nakoniec uchwalono uważać za koszta założenia Spółki jedynie należytości skarbowe, wszystkie inne zaś zaliczyć w poczet kosztów administracyjnych.

Na tem przewodniczący zamknął zgromadzenie, poczem odbyło się pierwsze posiedzenie Rady Nadzorczej, która ukonstytuowała się, wybierając przewodniczącym dra Tadeusza Bednarskiego, a wiceprzewodniczącym prof. dra Artura Benisa. Do komitetu wykonawczego zaś wybrano p. Józefa Chudobę, dyrektora fabryki maszyn i wagonów p. f. L. Zieleniewski w Krakowie (z. c.)

Zegluga polska.

(Z. C.) Powstała niedawno w Warszawie „Liga żeglugi polskiej" wystosowała do Sejmu memorjał, którego zasadnicza treść brzmi jak następuje:

Istniejący stan organizacyi zarządzania drogami wodnemi budzi poważne obawy, gdyż obecna administracya działa o tyle niesprawnie, że nie jest w stanie podołać przewozowi artykułów aprowizacyjnych, nie potrafiła wyzyskać dróg wodnych dla przewozu węgla i ropy i nie jest zupełnie przygotowana do objęcia zarządu wodami byłego zaboru pruskiego. W sprawach żeglugowych dotychczas brak wyraźnej orjentacyi; środki doraźne, jak uporządkowanie nurtu, i możliwe środki dla wzmocnienia taboru zostały zupełnie zaniedbane. Roboty budowlane, związane z drogami wodnemi, prowadzone są bez planu i chaotycznie. Stwierdzając powyższe, „Liga żeglugi polskiej" jest zdania, że przyczyną tego opłakanego stanu jest nie tyle brak sił i środków technicznych, ile wadliwa organizacya dróg wodnych, nie uwzględniająca odpowiedniego rozdziału pracy i pełnomocnictw, jakoteż brak organu, któryby jednoczył i decydował kompetentnie sprawy i potrzeby dróg wodnych.

Na zasadzie powiedzianego i w obawie katastrofalnych skutków obecnego stanu gospodarki dróg wodnych „Liga żeglugi polskiej" zwraca się do Wysokiego Sejmu z prośbą o blizkie wejrzenie w te sprawy i przedstawia wniosek o utworzenie specjalnego samodzielnego Urzędu do spraw wodnych.

Nie przesądzając charakteru przyszłej żeglugi (państwowa lub prywatna) oraz pomijając sprawy żeglugi morskiej, Liga uważa, że nowa organizacya powinna obejmować trzy zasadnicze działy:

1. Utrzymanie istniejących dróg i urządzeń wodnych,

2. Projektowanie i budowa nowych dróg i urządzeń wodnych. badania statystyczno-ekonomiczne.

3. Sprawy żeglugi.

Nadzwyczaj potrzebna i pożyteczna instytucya „Liga żeglugi polskiej" powstała w Warszawie z początkiem czerwca; z istniejącego od pół roku w Warszawie Towarzystwa „Bandera Polska" utworzono „Ligę", instytucyę na wzór istniejących za granicą. Zebranie organizacyjne „Ligi" odbyło się przy tłumnym udziale członków. Przemawiał na niem Jerzy Zdziechowski, który podkreślił konieczność silnego oparcia się o Bałtyk oraz wielkie znaczenie własnego tonażu, bez którego państwo i ludność zmuszone są do płacenia olbrzymiego haraczu obcym państwom za przewóz statkami niezbędnych towarów. Dr. Wł. Rabski w entuzyastyczny sposób zachęcał do stworzenia potęgi państwowej przez ożywienie żeglugi rzecznej, szczególnie na Wiśle i rozpoczęcie żeglugi morskiej. O znaczeniu żeglugi dla naszej przyszłości ekonomicznej mówił E. Krzyżanowski. Zakończyło zebranie przemówienie P. Kiślańskiego i Stefana Łaszewskiego, posła z Pomorza. Uchwalono rezolucyę wzywającą rodaków do licznego zapisywania się do „Ligi". Cele „Ligi" określa odezwa komitetu założycielskiego w słowach następujących:

„Liga będzie zjednoczeniem wszystkich wysiłków dla rozwoju polskich dróg wodnych i żeglugi narodowej. Liga będzie uświadamiać, zapoznawać i kierować opinią publiczną. Liga przygotuje grunt dla polskiej narodowej polityki morskiej. Liga żądać będzie niezbędnych zarządzeń i śledzić będzie nad ich wykonaniem. Liga zorganizuje prawidłowe prace nad wykorzystaniem tej najważniejszej podstawy naszej niepodległości, jaką jest — oparcie o morze.

Na czele „Ligi" stoi tymczasowy zarząd w osobach pp. kontradmirała Kazimierza Porębskiego, Edmunda Krzyżanowskiego, Władysława Nałęcza, Jerzego Zdziechowskiego. dra Leona Wł. Biegeleisena, Jerzego Decyusza, i gen. Jacyny.

Zarząd utworzył szereg kół prowincyonalnych „Ligi" i podzielił czynności na sekcye: techniczną, ekonomiczną, propagandy i opieki nad marynarzem polskim. Rozpoczynając ruchliwą działalność wysłała „Liga" reprezentanta na zjazd Lig żeglugi w Paryżu. „Liga" ma zamiar przedłożyć rządowi szereg projektów w sprawie żeglugi; o zapoczątkowaniu tej akcyi świadczy przytoczony powyżej memorjał. Lokal „Ligi" mieści się tymczasowo w Warszawie Nowy Świat nr. 35. Organem Towarzystwa jest interesujące czasopismo „Bandera polska". Jak się dowiadujemy ma niebawem również w Krakowie powstać oddział lokalny tej użytecznej instytucyi.

Dział handlowy i finansowy.

Stosunki handlowe Małopolski z Księstwem Poznańskiem.

(z. c.) Krakowska Izba handlowa i przemysłowa zwróciła się do Izby handlowej w Poznaniu z propozycyą eksportowania do Księstwa poznańskiego szeregu wyrobów i surowców, produkowanych w Małopolsce. Małopolska mogłaby mianowicie wywozić w większych rozmiarach puch gęsi. oraz pierze i pióra gęsie, kurze, indycze i kacze, które dawniej w zupełnie surowym stanie wywożono do Niemiec, obecnie mogłyby być czyszczone i uszlachetnione w Poznańskiem. Nadto istnieje zamiar skierowania do Księstwa wywozu wyprawionych skórek króliczych i zajęczych celem strzyżenia i farbowania, względnie konfekcyonowania ich na cele kuśnierskie. Wiklina koszykarska i wyroby koszykarskie, to jest kosze podróżne, meble koszykarskie, kosze gospodarcze, nadawałyby się również do wywozu z Małopolski do Księstwa.

Zbytecznem jest zwracać uwagę na to, że ze względów gospodarstwa narodowego nader pożądaną jest rzeczą, aby towar opuszczał granice Polski w stanie możliwie uszlachetnionym.

Sfery kupieckie w Poznańskiem odnoszą się z zainteresowaniem do tych projektów nawiązania stosunków handlowych. między rozdzielonemi dotychczas dzielnicami.

Reorganizacya min. przemysłu i handlu.

Uchwała Rady Ministrów w sprawie utworzenia Sekcyi IV Handlowej w Ministerstwie Przemysłu i Handlu brzmi, jak następuje:

Art. I. W Ministerstwie Przemysłu i Handlu utworzona zostaje Sekcya Handlowa.

Art. II. Sekcya obejmuje zagadnienia handlu wewnętrznego i całokształt spraw gospodarczych polskich za granicą.

Art. III. Do kompetencyi Sekcyi należą:

1) Handel wewnętrzny,

2) Regulowanie zagranicznego obrotu towarowego Polski,

3) Pośrednictwo przy ściąganiu ofert i udzielaniu zamówień zagranicznych przez poszczególne Ministerstwa,

4) Zbieranie, porządkowanie i udostępnianie czynnikom zainteresowanym wszelkich wiadomości niezbędnych dla rozwoju stosunków gospodarczych Polski za granicą,

5) Tworzenie i popieranie instytucyi, służących temu celowi,

6) Organizowanie odnośnych delegacyi i reprezentacyi handlowych za granicą,

7) Prace przygotowawcze i układanie projektów umów międzynarodowych gospodarczych i projektów praw, współdziałających rozwojowi polskich stosunków gospodarczych za granicą,

8) Sprawy związane z administracyą portów i żeglugą handlową,

9) Sprawy taryf transportowych,

10) Statystyka handlowa.

Art. IV. Przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu istnieje jako organ doradczy w sprawach polityki handlowej, w szczególności w sprawach przewidzianych w art. III. punkt 2 i 3, Rada Handlowa, złożona z przedstawicieli Ministerstw: Spraw Zewnętrznych, Skarbu, Rolnictwa, Kolei, Pracy. Aprowizacyi, oraz Poczt i Telegrafów, oraz z przedstawicieli przemysłu i handlu, zaproszonych przez Ministra Przemysłu i Handlu.

Art. V. Organami Ministerstwa Przemysłu i Handlu za granicą są radcowie handlowi przy misyach i konsulatach, mianowani według potrzeby przez Ministra Przemysłu i Handlu po porozumieniu się jego z Ministrem Spraw Zagranicznych.

Art. VI. W razie delegowania radcy handlowego do konsulatu, funkcye gospodarcze konsula należą wyłącznie do niego.

Art. VII. Nadzorowi radcy handlowego przy misyi dyplomatycznej podlegają wszyscy radcy handlowi, oraz wszyscy konsulowie w odniesieniu do ich funkcyi gospodarczych, urzędujący w tem państwie.

Art. VIII. Nadzór nad gospodarczą działalnością konsulów sprawuje Minister Przemysłu i Handlu, do którego konsulowie przesyłają za pośrednictwem Ministerstwa Spraw Zagranicznych wszelkie informacye i raporty gospodarcze, od którego otrzymują w tej samej drodze instrukcye w sprawach gospodarczych.

Uwaga. Konsulów mianuje Minister Spraw Zagranicznych po zasięgnięciu opinii Ministra Przemysłu i Handlu.

Art. IX. Konsulowie, radcowie i delegaci Rządu Polskiego za granicą, wysłani w sprawach gospodarczych, podlegają co do swej działalności zwierzchniczej kontroli politycznej misyi dyplomatycznej, akredytowanej w danym kraju.

Art. X. Przy reprezentacyach gospodarczych za granicą mogą być tworzone Rady Gospodarcze z wybitnych przedstawicieli przemysłu, handlu, rolnictwa, finansów polskich instytucyi za granica.

W sprawie przepisów obowiązujących na kolejach polskich.

Projekt przepisów o przewozie osób, bagażu i towarów, obowiązujących na kolejach polskich, omawiamy ze względu na szereg niedomówień, niejasności, które należy wyświetlić. — Słów kilka poświęcić trzeba charakterystyce tak zwanego „ducha" projektu Ministerstwa kolei żelaznych. Co prawda, autor unika wszystkiego, co tylko przypomina wschód z jego biurokratycznem urządzeniem gospodarki państwowej, a zatem kolejowej jednakowoż, na każdym kroku, zamiast ściśle zachodnich wzorów, na każdej kartce kreśli wzory ancien regime'u. Dotyczy to momentów, gdy kolej w stosunku do publiczności czyni szereg zastrzeżeń i ogranicza odpowiedzialność własną co do przewozu niektórych artykułów, ale zapomina, że w ten sposób naraża się na szereg przypuszczalnych obaw ze strony publiczności, korzystającej z usług kolei.

Jeśli przepisy czynią zbyt wiele obostrzeń i zmniejszają odpowiedzialność kolei, to widoczną może się stać rzeczą, iż instytucja nie ma pewności co do własnej sprawności, nie wierzy we własne zdolności administracyjne. Nie zadziwi więc wkrótce nikogo fakt, że w niedalekiej przyszłości, cenniejsze artykuły, ze względu na wartość pieniężną będą przesyłane jako bagaż ręczny, jeśli tylko forma i waga pozwolą na załadowanie do wagonu pasażerskiego. Kolej w ten sposób, zbyt ograniczając odpowiedzialność własną, dobrowolnie zmniejszy do siebie zaufanie społeczeństwa, a przez to wyłącznie się zajmie transportem artykułów masowych, ciężkich, zajmujących wiele

miejsca, lecz mało dochodowych (np. cegła, piasek, kamienie, żwir i t. p.).

Następnie kolej przedewszystkiem winna uwzględnić potrzeby społeczeństwa. Kolej jest zorganizowanem komisowem przedsiębiorstwem, wypełniającem pod kontrolą państwa zlecenia obywateli kraju, i prócz korzyści skarbowych, mającem na celu przedewszystkiem wygodę i dobro społeczeństwa. Naginać handlowe życie społeczeństwa do paragrafów własnego programu można będzie wówczas, gdy Ministerstwo Kolei Żelaznych opracuje wszechstronnie pomyślany program.

Brak n. p. jeszcze w projekcie określenia przepisów, dotyczących organizacji transportów z uwzględnieniem technicznie urządzonych wagonów dla towarów, które ze względu na specjalne przeznaczenie dla handlu i przemysłu, jak cysterny dla nafty, refryżyratory, i t. p. wymagają szczegółowego omówienia. Poruszamy powyższą kwestję dlatego, że z tą sprawą ściśle się wiąże aktualne rozwiązanie zagadnień polityki kolejowej łącznie z handlową i przemysłową, a mianowicie — kto ma brać czynny udział przy organizowaniu taboru kolejowego dla artykułów specjalnych (jak ryby, masło, mleko, kawior i t. p.) — państwo, czy inicjatywa prywatna. Jeżeli więc mowa w projekcie o załadowaniu i przyjmowaniu przesyłek, to należy rozwinąć wszechstronnie projekt, który ze względu na niedomówienia, nazwiemy przyczynkiem raczej do projektu, a nie właściwym projektem przepisów stałych.

Nasuwa się przeważnie troska o nasz przemysł i handel.

Z ograniczeniem (§ 63[1] i 80[4]) nie należy się godzić nawet ze względu na konieczność zapewnienia personelowi kolejowemu wypoczynku świątecznego: istnieją takie artykuły, które muszą być wysłane natychmiast ze względu na proces śpiesznego rozkładu (psucia). Kupcy zagraniczni nie są obowiązani do wyliczania czasu kalendarzowego, kiedy służba zechce przyjąć lub nie przyjmować ładunków. Należałoby zastosować przerwę, przypuszczalnie, w ciągu dwuch do trzech godzin, dwa razy w święta i niedziele. rano i wieczorem: dyżurni ładowniczy oraz jeden urzędnik wystarczą do przyjmowania i wydawania tych przesyłek, które ze względów atmosferycznych lub innych, ulegają śpiesznemu rozkładowi.

Obawiać się należy, że przy macoszem potraktowaniu zagranicznego ekspedjenta czy odbiorcy, i równocześnie skrępowaniu obywatela Państwa Polskiego. Ministerstwo kolei Żelaznych pominęło rozstrzygający głos praktyków, a mianowicie: Tow. Przemysłowców, Stowarzyszenie Kupców, Centralne Towarzystwo Rolnicze, oraz inne organizacje, którym wielce zależy na uregulowaniu wszechstronnem spraw kolejowych.

Sądząc z treści projektu, wiele jeszcze rzeczy należy poruszyć i dlatego, śpiesząc się z wprowadzeniem w życie projektu, przedłożonego stosownym Ministerstwom do oceny, należałoby równocześnie zasięgnąć opinji przemysłowców, kupców i rolników, a nie wątpimy, że viribus unitis, tak czynniki rządowe, jako też siły społeczne, chętnie pośpieszą na pomoc Ministerstwu Kolei Żelaznych w tak poważnej sprawie, porusza ona bowiem najważniejsze nerwy życia gospodarczego, rolnictwo, przemysł i handel. i pozwala wygładzić szereg niejasności, zawiłości. niedomówień projektu i uzupełnią te braki, które Ministerstwo przedkłada społeczeństwu wraz z projektem, poniekąd jako całość, dobrze pomyślanym.

Akcja w sprawie stworzenia polskiej floty handlowej.

Rząd rozpoczął już akcję w sprawie stworzenia polskiej floty handlowej. W myśl uchwały Rady Ministrów przez Ministra Spr. Wojskowych została zwołana Rada do Spraw Żeglugi handlowej przy Departamencie do spraw morskich. Radą zajmie się ustaleniem prawno-ekonomicznego stosunku rządu do przedsiębiorstw żeglugi morskiej, ułożeniem planu pożądanych linji żeglugi dla okrętów polskich, wreszcie wszelkiemi kwestjami, związanemi ze stworzeniem i rozwojem polskiej marynarki handlowej, jak: sposoby poparcia przedsiębiorstw żeglugowych i budownictwa okrętowego, a mianowicie subwencje jednorazowe i stałe, premje za wybudowane w kraju statki, zwolnienie od cła, należytości na budowę statków, morskie ustawodawstwo handlowe, sanitarne, celne i taryfowe; wyszkolenie personelu w kraju i zagranicą: morska administracja portowa i sanitarna; program i plan rozszerzenia portu gdańskiego i udogodnień w nim; konwencje morskie żeglugowo-handlowe i sanitarne; hypoteka morska, ubezpieczenie morskie rządowe i reasekuracja w kraju, poparcie rybołówstwa morskiego i kabotażu, ruch emigracyjny, spolszczenie dział naukowo-technicznych, wyrobienie terminologji i t. d.

Na czele Rady do spraw żeglugi handlowej stoi szef Departamentu do spraw morskich. W skład Rady wchodzą przedstawiciele Ministerstw oraz następujących organizacji: Ligi żeglugi polskiej, Izb handlowych w Poznaniu. Krakowie, Lwowie i Brodach, Związku prezydjów Towarzystw rolniczych ziem polskich, Związku miast polskich, Stowarzyszenia Kupców polskich w Warszawie, Towarzystwa przemysłowców w Warszawie, Stowarzyszenia Techników, Banku związku spółek zarobkowych w Poznaniu Związku banków, Centralnego związku galicyjskiego przemysłu fabrycznego, Rady zjazdu górników Kongresówki, przedsiębiorstw żeglugowych, Towarzystw ubezpieczeniowych oraz miasta Gdańska.

Na odbytych dotychczas dwóch posiedzeniach Rady rozpatrywano przedewszystkiem kwestję, na jakich podstawach organizować należy polską żeglugę morską i jakiemi drogami dążyć należy do rozwoju narodowej floty handlowej. Większość oświadczała, że wobec niebezpieczeństwa konkurencji światowej koniecznem jest podjęcie energicznej łącznej pracy rządu i sfer społecznych i przemysłowo-handlowych. Postanowiono zwrócić się do Departamentu do spraw morskich o opracowanie i przedstawienie w najbliższym czasie planu i projektów w sprawie stworzenia polskich linji żeglugowych. Nadto podkreślano potrzebę jaknajszerszego poparcia inicjatywy prywatnej w tym kierunku.

DZIAŁ PRZEMYSŁOWY.

Podział bewełny amerykańskiej.

Do Łodzi nadeszło już 270 wagonów bawełny amerykańskiej, zakupionej przez rząd polski od komisji amerykańskiej żywnościowej. Bawełna ta sprzedana jest z zastrzeżeniem, iż sprzedażą bawełny i otrzymywanych wyrobów zajmuje się rząd polski. Państwowy urząd zakupu artykułów pierwszej potrzeby, w porozumieniu z min. przemysłu i handlu, przekazał utworzonej komisji włókienniczej wszystkie sprawy, związane z przyjmowaniem, magazynowaniem, przerobieniem bawełny i sprzedażą wyrobów.

W skład komisji włókienniczej wchodzą: przedstawiciel P. U. Z. A. P. P. w osobie kierownika wydziału włókienniczego, przewodniczący komisji, następnie przedstawiciel min. przemysłu i handlu, oraz przedstawiciel związku przemysłu włókienniczego. Komisja nie sprzedaje ani bawełny ani przędzy, daje tylko bawełnę i przędzę do przerobienia fabrykom w ilości, odpowiednio do 49 procent wrzecion względnie krosien, które były w ruchu przed wybuchem wojny. W tym samym stosunku będą przydzielone odpadki przędzalniom odpadkowym.

Bawełna i przędza w ilości wyżej określonej będą przydzielone wszystkim firmom, które udowodnią, iż ich maszyny mogą być natychmiast uruchomione. Surowce będą wydawane jednak w ilości nie wyższej, niż dwutygodniowa produkcja fabryki, aby nie robić zapasów. W drodze awansu otrzymały już bawełnę firmy Geyera, Szajblera, Hofrichtera i Grohmana.

Ponieważ obecny dzień roboczy ma się w stosunku do przedwojennego, jak 8 do 10, przeto fabryki odrestaurowane powinny zatrudnić około 50 procent przedwojnej liczby robotników, jednakże stosunek ten będzie niższy. I tak n. p. w fabryce Szajblera przed wojną pracowało 220.000 wrzecion, obecnie zaś będzie mogło być uruchomione zaledwie 17,000, czyli nie 40. ale 13 procent.

Wielkopolska huta miedzi.

(c.) Powstała w Poznaniu „Wielkopolska huta miedzi“, która chcąc zaopatrzyć kraj i wojsko w niezbędną miedź, wyrabiać ją będzie z opiłek mosiądzu, bronzu, miedzi, z wiórów tych metali powstałych przy ich toczeniu oraz ze szlak i popiołów tworzących się na powierzchni płynu metalowego podczas przetapiania.

Chcąc przyspieszyć to społecznie ważne zadanie „Wielkopolska huta“, zwraca uwagę wszystkich fabryk i odlewarń metalu (tak zwanych mosiężników) na skrzętne zbieranie opiłek i popiołów przez Hutę po dobrych cenach nabywanych.

KRONIKA GOSPODARCZA.

Polsko-skandynawska Izba handlowa.

Powstała i rozpoczęła już czynności „Polsko-skandynawska Izba handlowa“. Celem Izby, jako instytucyi społecznej i działającej w bezpośredniem porozumieniu z Rządem Polskim jest dążenie do nawiązania ściślejszej łączności ekonomicznej pomiędzy Polską, a krajami Skandynawskimi: Danią, Finlandyą, Norwegią i Szwecyą. Nadto Izba ma za zadanie ułatwić bezpośrednie stosunki handlowe między Polską i Skandynawią przez udzielenie należytej pomocy i dostarczenie niezbędnych informacyi.

Członkami Izby mogą być obywatele Polski, Danii, Finlandyi, Norwegii i Szwecyi, jak również instytucye społeczne, organizacye, przedsiębiorstwa i firmy w osobach ich prawnych przedstawicieli. Fundusze Izby stanowią członkowskie składki i opłaty za świadczenia Izby.

Członkami założycielami Izby są pp. Björklund A., Brun Stanisław, dr. Bednarski Tadeusz, dr. Doerman Antoni, Gerlach Emil, Gliwic Hipolit, Jałowiecki Mieczysław, Kiltynowicz Zygmunt, Kiślański Władysław, Lednicki Aleksander, Leweestam Henryk, ks. Lubomirski Stanisław, Minkiewicz Wacław, Skąpski Franciszek, Szczyt-Niemirowicz Władysław, hr. Sobański Oskar, inż. Tomczycki Karol, hr. Tyszkiewicz Józef, Wieniawski Antoni, jak również pp. konsulowie: Danii — Eiger B., Norwegii — Krzyżański B., Szwecyi Olendzki A.

W skład komitetu organizacyjnego weszli pp.: Björklund A., Gerlach E., Gliwic H., Lednicki A., Minkiewicz W., Tomczycki K., i Wieniawski A., konsulowie państw skandynawskich pp.: Eiger B., Krzyżański B. i Olendzki A. i przedstawiciel ministeryum przemysłu i handlu — dr. Doerman Antoni.

Biuro Izby mieści się w Warszawie przy ulicy Siennej nr. 16 i jest czynne w godzinach od 4—7 wieczór.

Budowa wagonów dla Polski.

Ponieważ warsztaty kolejowe zdewastowane i zniszczone przez władze rosyjskie nie są w stanie w szybkiem tempie doprowadzić wyniszczonych przez długą wojnę wagonów Polskich Kolei Państwowych do porządku — Ministerstwo Kolei skłoniło Towarzystwo Przemysłowe „Lilpop, Rau i Loewenstein“ do uruchomienia swej fabryki wagonów w celu przeprowadzenia napraw wagonów towarowych i osobowych. Dzięki obywatelskiemu stanowisku i energji Prezesa Rady Nadzorczej i Dyrektora tegoż Towarzystwa, p. Załęskiego, roboty około uruchomienia fabryki postąpiły w krótkim czasie tak daleko, że 27. czerwca r. b. Ministerstwo Kolei mogło już zawrzeć ze wspomnianem Towarzystwem formalną umowę, na naprawę wagonów, która będzie mogła być już w najbliższych dniach rozpoczętą.

Towarzystwo Lilpop, Rau i Loewenstein ma zamiar również rozpocząć w niedługim czasie, niezależnie od napraw także budowę wagonów.

Towarzystwo „Piast“.

Powstające Towarzystwo ubezpieczeniowe z kapitałem 10,000,000 mk. pod nazwą „Towarzystwo Ubezpieczeń Piast“, spółka akcyjna, obejmuje wszystkie działy ubezpieczeniowe. Na czele Towarzystwa stanie dotychczasowy dyrektor oddziału warszawskiego Tow. ubezpieczeń „Rosja“ p. Henryk Barylski. Towarzystwo zawiera szereg umów z angielskiemi, francuskiemi, szwajcarskiemi, duńskiemi, włoskiemi i t. d. Towarzystwami ubezpieczeniowemi.

Między innemi Tow. „Piast“ pertraktuje o przejęcie częściowo portfelu Tow. „Rosji“.

T-wo Akc. Import i Eksport w Warszawie.

Powstaje T-wo akcyjne o wybitnym charakterze handlowym, z kapitałem 25 mil. marek. Pierwsze T-wo akcyjne „Import i Eksport“ otworzyło już zapisy na akcye, które idą raźnie. T-wo posiada do rozporządzenia krajowe i obce kapitały.

Akc. T-wo „Import i Eksport“ w najbliższej przyszłości ma na celu import z zagranicy produktów spożywczych, surowców i wyrobów gotowych. Zajmuje się równorzędnie eksportem zagranicę surowców i produktów krajowych; ma też na widoku dostawy państwowe dla armji, dróg żelaznych i wodnych, fabryk, warsztatów i urzędów. Posiada reprezentację fabryk i producentów zagranicznych w kraju.

Zarówno cel, jako też znaczne kapitały przeznaczone dla gospodarczych funkcji T-wa, dają gwarancję pożyteczności instytucji, która w fazie organizacyjnej przejawia już pewną żywotność. T-wo przedewszystkiem ma na względzie pożytek własnego kraju i jako takie stale dąży do nasycenia krajowego rynku niezbędnymi artykułami zagranicznymi i produktami po cenach konkurencyjnych i możliwie nizkich.

KURSA GIEŁDY KRAKOWSKIEJ

z dnia 28 sierpnia 1919.

Papiery lokacyjne:	ofiar.	żąd.	tranz.
4% Poż. kraj. E. 1893	102·—	103·—	—·—
4% Poż. kraj. fund. szkol. E. 1908	102·—	103·—	—·—
4½% Poż. kraj. z r. 1913	103·75	104·75	—·—
4½% Poż. kraj. z r. 1914	107·25	108·25	—·—
4% Poż. m. Krakowa z r. 1909	100·25	101·25	100·75
4% Poż. m. Lwowa	97·25	98·25	—·—
4½% Obl. kom. Banku Kraj.	108·50	109·50	—·—
4% Obl. kom. Banku Kraj.	105·—	106·—	—·—
4% Obl. kolej. Banku Kraj.	101·—	102·—	—·—
4½% Listy zast. Banku Kraj.	111·50	112·50	—·—
4% Listy zast. Banku Kraj.	106·25	107·25	—·—
4% Listy zast. T. Kred. Ziem. 56 l.	109·—	110·—	—·—
4½% L. zast. T. Kred. Ziem. 52 l.	114·—	115·—	—·—
4% Listy zast. T. Kred. Ziem. 41 l.	—·—	—·—	—·—
4½% Listy zast. Banku Hipot.	107·—	108·—	—·—
4% Listy zast. Banku Hipot. 60 l.	104·—	105·—	—·—
4½% L. z. Banku Gal. dla hand. i p.	106·—	107·—	—·—
4½% List. zast. Gal. Ziem. B. Kred.	104·50	105.50	—·—
Akcye bankowe:			
Bank Przemysłowy	590·—	610·—	—·—
Bank Hipoteczny	660·—	—·—	—·—
Bank Gal. dla hand. i przem.	535·—	—·—	—·—
Gal. Ziem. Bank Kred.	470·—	490·—	—·—
Akcye Tow. hand. i przem.			
Polskie Tow. handl.	345·—	355·—	—·—
„Górka“ fabryka cementu	540·—	—·—	—·—
Fabr. Portland-Cementu, Szczakowa	880·—	—·—	—·—
Gal. akc. zakł. górn. Siersza	600·—	620·—	—·—
Waluty:			
Marki polskie	200·—	208·—	206·25
Marki niemieckie	242·—	252·—	—·—
Marki niemieckie drobne	—·—	—·—	—·—
Ruble carskie po 100 rb.	217·—	223·—	—·—
Ruble carskie po 500 rb.	215·—	221·—	—·—
Ruble carskie drobne	203·—	213·—	—·—
Ruble dumskie	85·—	95·—	—·—

Redaguje Komitet redakcyjny. Odpowiedzialny redaktor: Dr. Tomasz Lewicki. Drukarnia Narodowa w Krakowie. Nakładem Polskiego Towarz. Handlowego w Krakowie.